

Molnár Anna

Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája

A jelen tanulmány szerzője – a NKE Nemzetközi Kapcsolatok és Biztonság Tanulmányok Tanszékének docense – az Európai Unió 2014 júniusában elfogadott tengerbiztonsági stratégiáját mutatja be és értékeli, továbbá felvázolja azt a hosszú utat és azokat a körülményeket, amelyek a stratégia kidolgozásához és elfogadásához vezettek.

A 2003-ban elfogadott európai biztonsági stratégia sikertelen megújítása óta az EU és tagállamai egyre inkább a biztonság egyes kulcsterületeire összpontosítva dolgozzák ki az újabb biztonsági stratégiákat, mint például a tenger- vagy kiberbiztonság területén. Az eddig elfogadott általános uniós szintű biztonsági stratégiák – a 2003-as európai biztonsági stratégia, a 2008-as Jelentés az európai biztonsági stratégia végrehajtásáról és az Európai Unió belső biztonsági stratégiája, melyet 2010-ben fogadtak el –, bár külön a tengerbiztonság kérdésével nem foglalkoznak, számos olyan kihívást és fenyegetést (például a terrorizmus, a tömegpusztító fegyverek elterjedése, az éghajlatváltozás, az illegális bevándorlás, a szervezett bűnözés, a kalózkodás, a tengeri határviták, illetve a bukott vagy gyenge államok) érintenek, amelyek szoros összefüggésben állnak a tengerek biztonságával is.¹

A 2014. június 24-én elfogadott európai uniós tengeri biztonsági stratégia² előzményének tekinthető, hogy mind a 2003-as, mind pedig a 2008-as uniós szintű stratégiai dokumentum hangsúlyozza az EU elsősorban déli szomszédaival kialakított partnerségi kapcsolatok (Barcelona-folyamat, Unió a Mediterráneumért) tengeri dimenzióinak fontosságát, és a térségben fenyegető kihívások közül elsősorban az illegális migrációra és ennek kezelésére (tengeri felügyelet) hívják fel a figyelmet. Napjainkig az EU számos intézménye vagy ügynöksége (például a hátárellenőrzés területén a tagállamok közötti operatív együttműködést segítő ügynökség, a Frontex) foglalkozik a különböző ágazati, a tengerekkel is összefüggő politikák előkészítésével vagy megvalósításával.

A globalizáció felgyorsulásával egyidejűleg a csendes-óceáni térség felé történő hatalmisúlypont-eltolódás az Európai Unió tengerpolitikájában is jelentős változásokat hozott. A 2008-tól Európát is elérő és folyamatosan mélyülő gazdasági és pénzügyi válság, az EU-nak és tagállamainak az utóbbi években megfigyelhető geopolitikai és ezen belül tengerhatalmi súlyvesztése, új nagyhatalmak globális felemelkedése és vele a nagyhatalmi versengés felerősödése, új nyersanyaglelőhelyek felfedezése, és mindezekkel összefüggésben a tengeri határviták számának növekedése, a digitalizáció következtében állandóan fejlődő technológiai háttér, illetve a katonai képességek területén látható szűkítések mind-mind rámutattak az EU cselekvőképességének gyengeségeire, a stratégiai gondolkodás hiányára,

1 Lord Jopling: *Maritime Security: NATO and EU roles and co-ordination*. NATO Parliamentary Assembly, 2010 Annual Session in Warsaw: Committee Reports. 207 CDS 10 E bis. 8. o.

2 *EU maritime security strategy approved*. Council of the European Union. Luxembourg, 24 June 2014. 11177/14. (OR. en) PRESSE 356.

valamint a globális ambíciók és a meglévő eszközök közötti távolságra. A felemelkedő hatalmak (például Kína vagy India), illetve Oroszország folyamatosan erősödő tengeri ambíciói mind erősebben rákényszerítik az EU-t, egyes tagállamait és szövetségeseit (NATO, USA) a tengereken betöltött szerepének újragondolására, és ezáltal hatalmának a világ bármely területére való kivetítése képességének (*power projection*) megtartására, illetve visszaszerzésére. Napjainkban teljes mértékben csupán az Amerikai Egyesült Államok, az Európai Unión belül pedig részben az Egyesült Királyság és Franciaország rendelkezik ezzel a képességgel. A mindkettőjük, de elsősorban Franciaországot sújtó gazdasági válság és az Egyesült Királyságban tapasztalható euroszeptizmus folyamatos erősödése tovább csökkentették az EU tengerhatalmi törekvéseinek megvalósulási esélyeit is.

A tengerek biztonságának és a tengeri hajózás szabadságának kérdése szoros összefüggésben áll a szektorális (azaz katonai, gazdasági, társadalmi, környezeti és politikai) biztonságfelfogás számos területével. Nem csupán a hagyományos biztonságpolitikai kihívások jelentenek egyre nagyobb problémát, hanem például a környezetvédelemmel kapcsolatos kérdések is előtérbe kerülnek, hiszen a nyílt tengereken a tengervíz elszennyezése, a tömegturizmus és a túlhalászás is egyre nagyobb mértékben igényli az EU e területeken való szerepének növelését.³ Mindezzel összefüggésben az új stratégia legfőbb célja a szabad, biztonságos és békés tengeri útvonalak elősegítésében való mind határozottabb európai uniós részvétel.

Integrált tengerpolitika

Valódi tengerbiztonsági stratégia hiányában az EU mindeddig a tengerekkel összefüggő gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi uniós szintű ágazati politikák megvalósítására összpontosított. Az Európai Bizottság 2006-ban készítette el Zöld könyvét „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” címmel.⁴ 2007 óta létezik az Európai Bizottság által előkészített úgynevezett integrált tengerpolitika⁵ (Kék könyv az integrált tengerpolitikáról), amely – elsősorban a fenntartható fejlődéssel, környezetvédelmi és gazdasági célokkal összefüggésben – a tengerekkel kapcsolatos valamennyi európai uniós szakpolitika (a közlekedés, a környezetvédelem, az energiapolitika, az iparpolitika, a foglalkoztatáspolitikai, a kutatás, a halászat és a külkapcsolatok) holisztikus összekapcsolását és összehangolását tűzte ki céljául. A meglévő kezdeményezések közötti szinergiákat segítő integrált politika mindeddig azonban csak korlátozott mértékben érintette a biztonsággal kapcsolatos területeket.

Az utóbbi években az integrált tengerpolitikához illeszkedve – annak gyakorlatilag egyik horizontális politikájaként – készültek a tengeri területekre vonatkozó, funkcionális megközelítésű makrorégiós stratégiák. Ezek közül az első a 2009-es balti-tengeri régió stratégia volt, a második pedig a 2014 második felében, az EU olasz elnöksége idején elfo-

3 Behr, Timo – Aaltola, Mika – Brattberg, Erik: *Maritime security in a multipolar world: Towards an EU Strategy for the Maritime Commons*. FIIA BRIEFING PAPER 130. May 2013.

4 *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas*. Brussels, 7.6.2006. COM(2006) 275 final Volume I.

5 2007-es integrált tengerpolitika (COM(2007)0575). *ec.europa.eu*.

gadott adriai–jón tengeri makrorégiós stratégia lesz. Ezzel párhuzamosan megkezdődött az európai integrált tengerpolitika keretében az Európai Unió atlanti térségére vonatkozó tengerstratégiájának az előkészítése is, amelynek egy területi pillérrel való kiegészítése a jövőben lehetővé teheti valódi makroregionális stratégiává történő fejlesztését is. Ezek az „Európa 2020: az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiájához” illeszkedő, elsősorban növekedést és fejlesztést ösztönző makrorégiós stratégiák ugyan már foglalkoznak az illegális migrációval, illetve a környezetszennyezéssel összefüggő biztonsági kérdésekkel is, de átfogóan nem érintik azokat.

A 2008-as jelentés az európai biztonsági stratégia végrehajtásáról többek között kiemeli a szervezett bűnözés új dimenzióját, az elsősorban Szomália partjainál tapasztalható kalózkodást, és hangsúlyozza, hogy ez „az államok összeomlásának jelenségével is összefüggésbe hozható. A világgazdaságban a kereskedelem 90%-a tengeri útvonalakra támaszkodik. Az Indiai-óceánon és az Ádeni-öbölben folyó kalózkodás – amely a Szomáliába tartó humanitárius segélyszállítmányokat is érintette – az elmúlt években még sürgetőbbé tette ezt a kérdést.” A jelentős és egyre súlyosbodó biztonsági kockázatot jelentő helyzetre az EU az első tengeri EBVP-misszió, az Atalanta létrehozásával kívánt hatékony választ adni. A művelet célja, hogy az érintett országokkal és az egyéb nemzetközi szereplőkkel – köztük a NATO-val – közösen megakadályozza a kalózkodást.⁶

Az integrált tengerpolitika egyik horizontális politikája az integrált tengerfelügyelet, amelynek célja az illetékes vagy az abban érintett hatóságok közötti információ- és adatcsere elősegítése.⁷ Ezzel összefüggésben 2007-től megkezdődött a nemzeti koordinációs központokon keresztül a nemzeti hatóságok és a Frontex közötti együttműködést segítő európai határőrizeti rendszer (Eurosur) kiépítéséhez vezető folyamat. Az új rendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti jelentés kiemelten foglalkozik a Földközi-tengeren keresztül érkező illegális migránsokkal, és hangsúlyozza: „A tengeri hajózásra alkalmatlan, kisméretű hajók használata drámaian megnövelte a déli tengeri külső határokon életüket veszítő migránsok számát. Az Eurosurnak jelentős mértékben javítania kell az ügynökség és a tagállamok operatív és technikai képességét ezeknek a kisméretű hajóknak a felfedésére, és javítania kell a tagállamok reagálási képességét, ezáltal hozzájárulva a migránsok körében bekövetkezett halálesetek számának csökkentéséhez.”⁸ A szervezett bűnözéssel, illegális migrációval szemben is fellépő új rendszer, az Eurosur 2013 decemberétől kezdte meg működését.

Az EDA 2010-es jelentése is a tengerfelügyelet és a KBVP közötti kapcsolatot vizsgálta, és ebben a megfelelő információáramlás egyik legfőbb akadályaként nem elsősorban a pénzügyi vagy technikai háttér hiányára, hanem a kulturális és szervezeti különbségekre és problémákra hívta fel a figyelmet.⁹ Nem véletlen, hogy a 2014 második szemeszterében a Tanácsot elnöklő Olaszország számos esetben a Mediterráneumot érintő biztonsági kihívásokkal, az illegális migrációval és a szervezett bűnözéssel – ami jelentős mértékben

6 Jelentés az európai biztonsági stratégia végrehajtásáról – A biztonság megteremtése a változó világban. Brüsszel, 2008. december 11. S407/08.

7 Integrált tengerpolitika. *ec.europa.eu*.

8 Jelentés az európai határőrizeti rendszer (EUROSUR) létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2011)0873 – C7-0506/2011 – 2011/0427(COD)) 2013. június 24.

9 Vice Admirals Fernando del Pozo, Anthony Dymock, Lutz Feldt, Patrick Hebrard, Ferdinando Sanfelice di Monteforte: *Maritime surveillance in support of CSDP. The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board*. 2010. 04. 26

Lampedusa szigetén keresztül éri el Olaszországot és így az EU területeit – összefüggésben az uniós migrációs politika és határőrizeti rendszer megerősítésének szükségességére hívta fel a figyelmet.

Az integrált tengerpolitika elfogadása óta uniós szinten jelentős erőfeszítések történtek a tengeri és a tengerészeti politika különböző dimenzióinak összehangolására. Az uniós pilléres struktúráját felszámoló lisszaboni szerződés már megfelelőbb keretet nyújtott ezen törekvések hatékonyabb megvalósításához.

Közös biztonság- és védelempolitika

Az EU és tagállamai tengeri képességei rendkívül fontos közvetett és közvetlen szerepet játszanak az Európai Unió közös biztonság- és védelempolitikájának megvalósításában és így az uniós válságkezelésben. Az EU 2004-ben megfogalmazta az új katonai képességfejlesztési fő célkitűzéseket (Headline Goals 2010), amelyek a globális biztonsági kihívásokra reagálva egy új eszközt, a harccsoport-koncepciót is tartalmaztak. Az új célok között szerepelt a légi, földi, tengeri stratégiai szállítás megerősítése is. Az Európai Unió Katonai Bizottsága (EUMC) 2007-ben fogadta el a tengeri gyorsreagálási koncepciót (*Maritime Rapid Response Concept*),¹⁰ amelynek célja, hogy a tengeri szállítás logisztikai képességével az uniós harccsoportoknak gyors segítséget nyújtsanak. 2008-tól az úgynevezett tengeri gyorsreagálási információs konferenciák célja, hogy a tagállamok áttekintsék a korábban bejelentett eszközöket és képességeket.¹¹

Mindeddig a tengerek biztonságával kapcsolatban több uniós szintű kezdeményezés vagy művelet látott napvilágot. Ezek közül fontos megemlíteni a közös biztonság- és védelempolitika területén, az Afrika szarva térségében elindult Eunavfor–Atalanta tengerészeti műveletet (2008-tól), amely egyértelműen hozzájárult a kalózkodás feltartóztatásához az Indiai-óceán nyugati térségében.¹² Ezzel egy időben az Egyesült Királyságban, Northwoodban az EU létrehozta az Afrika szarva Tengerészeti Biztonsági Központot (MSCHOA), amely a hajózási közösséggel való kapcsolattartást segíti. A MSCHOA honlapján regisztráló hajókok útmutatást kapnak a térségben folyó kalózkodás és nemzetközi tevékenység helyzetéről.¹³

Az Európai Unió 2012. július 16-án elindította az Atalanta tengeri ellenőrzési missziót egy szárazföldi pillérral megerősítő EUCAP Nestor KBVP-műveletet annak érdekében, hogy segítse az Afrika szarván és a Nyugat-indiai-óceánon lévő öt ország (Dzsibuti, Kenya, Szomália, Seychelle-szigetek és Tanzánia) regionális tengeri kapacitásépítését. A Stabilitási Eszköz által finanszírozott civil misszió elsődleges célja, „hogy elősegítse a kalózkodás elleni küzdelmet, a tengerpolitikai irányítást is magában foglaló tengerhajózási biztonságuk folyamatos megerősítésére való önfenntartó képességük fejlesztését Afrika szarván és az Indiai-óceán nyugati partjánál fekvő államokban”.¹⁴

¹⁰ EU *Maritime Rapid Response Concept* (15294/07, dated 15 November 2007).

¹¹ Sajtóközlemény. A Tanács 2870. ülése. Általános Ügyek és Küllapcsolatok. Brüsszel, 2008. 05. 26–27.

¹² Marsai Viktor: A somáliai kalózkodás és az EU Atalanta-missziója. *Nemzet és Biztonság*, 2011. 4. sz. 66–75. o.

¹³ Lord Jopling: i. m.

¹⁴ A Tanács 2012/389/KKBP határozata (2012. július 16.) az Afrika szarván a regionális tengeri kapacitásépítést célzó európai uniós misszióról (EUCAP NESTOR).

Az EU 2006-ban döntött (az Európai Parlament és Tanács 1717/2006/EK számú rendeletében) a 2007–2013 közötti költségvetési időszakra szóló Stabilitási Eszköz (2,062 milliárd euró) létrehozásáról, ami az úgynevezett gyorsreagálású mechanizmus¹⁵ utódja lett. Az új válságkezelési eszköz – a Stabilitási Eszköz (Instrument for Stability – IFS) – célja, hogy egyfelől hatékony válaszadással, gyors válságkezeléssel segítse a biztonsági fenyegetések (például természeti katasztrófák vagy politikai, katonai válságok) kezelését, másfelől harmadik országokban elősegítse a hosszú távú képességfejlesztést.

Annak ellenére, hogy a Stabilitási Eszközzel rendelkezésre álló összeg csak korlátozott cselekvőképességet tett lehetővé, és az EU válságkezelési képességét is számos kritika érte, az EB 2012-es jelentése szerint az új eszköz a hosszú távú képességfejlesztéssel számos konfliktusra és válságra reagált a világ minden részén, lehetővé téve ezáltal, hogy az unió megfelelő időben hatékony és kiegészítő beavatkozásokat hajtson végre egy-egy konfliktusciklus bármely szakaszában.¹⁶

Az IFS hosszú távú komponensének első pillére a terrorizmus, szervezett bűnözés, kábítószer-kereskedelem elleni fellépéshez járult hozzá, így ennek egyik fontos programja a 2009-ben indult és „összesen 14,5 millió eurós (2011-ben 4,5 millió eurós) költségvetésű »kritikus tengeri útvonalak«-program, amely 17 part menti országot fedett le a Nyugat-indiai óceánon, Délkelet-Ázsiában és a Guineai-öbölben. A tengeri közlekedés biztonságának javítása érdekében a program a tengeri kalózkodás és fegyveres rablások elleni küzdelem révén erősítette a part menti országok közti információmegosztás kapacitáit és bűnüldözési hatásköreit.¹⁷ A kokainútvonalakon folytatott, szervezett bűnözés elleni küzdelemmel kiegészülő és ezáltal az integrált megközelítésre építő program segítségével az EU egyszerre próbálta kezelni a szervezett bűnözés és a terrorizmus közötti kapcsolatokból eredő kihívásokat.¹⁸

2013-ban elindult a különböző uniós alapokból és pénzügyi eszközökkel finanszírozott (2011 és 2020 között 338 millió eurós költségvetésű) úgynevezett európai határőrizeti rendszer, az Eurosur kiépítése, ami a jövőben a tengereken is elősegíti a hatékonyabb határellenőrzést. Létrehozása 2006-ra nyúlik vissza, szoros kapcsolatban áll a mediterrán térséget érintő migrációs kihívások felerősödésével. Az EB 2006-ban adta ki közleményét a déli tengeri határok igazgatásának megerősítéséről.¹⁹

Mindemellett fontos még megemlíteni az Európai Bizottság egyik főigazgatósága, a Közös Kutatóközpont (*Joint Research Centre – JRC*) által 2010 óta finanszírozott kísérleti projektet a kalózkodásról, tengeri tudatosságról és kockázatokról (*Pilot Project on Piracy, Maritime Awareness and Risks*), ami elsősorban a technikai eszközök fejlesztését támogatja.²⁰

Az EU tagállamainak jelentős részét sújtó gazdasági és pénzügyi válság következtében a haditengerészeti kiadások is csökkentek, emellett a növekvő számú és esetenként

15 A Tanács 381/2001/EK rendelete (2001. február 26.) gyorsreagálású mechanizmus létrehozásáról.

16 A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. 2011. évi jelentés a Stabilitási Eszközről. Brüsszel, 2012.7.24. COM(2012) 405 final, [SWD(2012) 225 final] 3. o.

17 Uo. 11. o.

18 Uo. 10. o.

19 A Bizottság közleménye a Tanácsnak. A déli tengeri külső határok igazgatásának megerősítése. Brüsszel, 30.11.2006 COM(2006) 733 végleges.

20 *Building regional maritime capacities*. European Union, External Action.

egymást átfedő feladatok és kihívások rávilágítottak arra, hogy az átfogó megközelítéssel (*comprehensive approach*) összefüggésben az EU koordináltabb és koherens stratégiára épülő tevékenysége elősegítheti a tengerek biztonságának javulását. Az EP és a Tanács 2014-es közös közleménye szerint a tagállamokat érintő pénzügyi és gazdasági válság, illetve a külső fenyegetések és kihívások következtében az EU-ra napjainkban egyre nagyobb nyomás nehezedik, hogy hatékonyabban többet, gyorsabban és kevesebb forrásból tegyen a különböző területek és a nemzeti civil és katonai hatóságok közötti hatékonyabb együttműködés megerősítéséért.²¹

Az uniós tengeri biztonsági stratégia kidolgozása

Az elmúlt években az EU intézményei (az Európai Parlament, az Európai Bizottság, az EU külügyi és biztonságpolitikai főképviseletének irányításával az Európai Külügyi Szolgálat, illetve az Európai Védelmi Ügynökség) és tagállamai, illetve az érintettek együttműködve dolgoztak az EU tengerbiztonsági stratégiájának elfogadtatása érdekében. A stratégia alapvetően azt a célt szolgálja, hogy a különböző területeket érintve, de közös keretet biztosítson a nemzeti és uniós hatóságok számára, ezáltal biztosítva az EU tengerstratégiai céljainak védelmét, és meghatározza az ehhez szükséges és lehetséges lépéseket. A közös keret biztosítja a koherenciát a különböző ágazatspecifikus tengeri politikák és stratégiák között, illetve megerősíti a kapcsolatot az EU tengerpolitikájának belső és külső tényezői, illetve a civil és katonai együttműködés között.²²

2010-ben az EU külügyminiszteri találkozóján Luxembourgban döntés született arról, hogy felkérjük az EU-főképviseletét, a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tegyenek erőfeszítéseket egy, a globális tengeri területekre vonatkozó biztonsági stratégia (*Security Strategy for the global maritime domain*) kidolgozása érdekében.²³ A luxembourgi döntés elindította azt a folyamatot, amely az EU tengeri területekkel kapcsolatos céljainak, prioritásainak és ambícióinak egy biztonsági stratégiában történő megfogalmazáshoz vezetett. Mindennek célja, hogy az EU a korábbiakhoz képest határozottabban és koherensebben lépjen föl az uniós tevékenységek három fő területén: a civil, illetve fejlesztési területeken, amelyek elsősorban az integrált tengerpolitika alá tartoznak; a civil-katonai együttműködés területein, amelyek esetében a civil erőfeszítések esetleg KBVP-támogatást kapnak, különösen a tengeri felügyelet területén; valamint a kifejezetten katonai területeken.²⁴

- A tengerek kiemelt gazdasági és társadalmi szerepét jól mutatják a következő adatok:
- az EU 28 tagja közül 23 rendelkezik tengerparttal, 26 pedig lobogó szerinti állam (közülük 3 tengerparttal nem rendelkező lobogó szerinti állam);
 - az EU tagállamai közel 90 000 km hosszú tengerparti sáv ellenőrzéséért felelősek, és összesen 1200 kereskedelmi kikötővel rendelkeznek;
 - az EU külkereskedelmének 90%-át, belkereskedelmének pedig 40%-át a tengereken bonyolítják le;

21 Joint Communication to the European Parliament and the Council. For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy. Brussels, 6.3.2014, JOIN(2014) 9 final, 2. o.

22 Maritime Security Strategy. What is it? European Commission, Maritime Affairs.

23 Maritime security strategy. 3009th Foreign Affairs Council meeting. Luxembourg, 26 April 2010.

24 Lord Jopling: i. m.

- az európai hajótulajdonosok kezelik a világ hajóinak 30%-át és a világ tengerészeti szállítási kapacitásának (űrtartalom) 35%-át, köztük a konténerszállító hajók 55%-át, valamint a tartályhajók 35%-át, ami a globális tengeri kereskedelem 42%-át jelenti;
- évente több mint 400 millió utas halad át az uniós kikötőkön;
- a világ űrtartalmának több mint 20%-a az EU-tagállamok zászlója alatt jegyzett, és a világ flottájának több mint 40%-át uniós vállalatok ellenőrzik;
- az EU összesen 22 halászati partnerségi megállapodást kötött harmadik államokkal;
- 2011-ben az EU tagállamainak halászati flottája 83 014 hajót és összesen 1 696 175 bruttó regisztertonna űrtartalmat tett ki;²⁵
- az EU partvidéki térségei a lakosság közel felének adnak otthont, és a GDP közel fele is ezekről a területekről származik;
- a tagállamok joghatósága alá tartozó tengerek területe nagyobb, mint a szárazföldi területeké;
- a távoli régiókkal együtt az EU tengeri területe a legnagyobb a világon.²⁶

2012. október 7-én Nicosiában, Cipruson tartott informális miniszteri találkozón az integrált tengerpolitikáért felelős európai miniszterek és az Európai Bizottság elfogadták a növekedést és foglalkoztatást célzó tengerészeti és tengerhasznosítási menetrendről szóló, úgynevezett limassoli nyilatkozatot, amely 4. pontjában – többek között az emberek biztonságának garantálása érdekében – elismerte a tengeri ügyekre vonatkozó és a többi ágazati politikával összhangban álló integrált megközelítés továbbfejlesztésének szükségességét. A 22. pontban pedig „hangsúlyozzák a tengerpolitika hatékonyabb irányításának – így a tisztább és biztonságosabb tengerek és óceánok biztosítását célzó feladatok ellátó illetékes hatóságok közötti megfelelő szintű, fokozott együttműködésnek – a fontosságát”.²⁷ Ezt követően a tengerek biztonságával kapcsolatos stratégiai gondolkodás jelentős lendületet kapott, majd a 2012. decemberi Európai Tanács döntött egy elsősorban védelempolitikával foglalkozó ülés megszervezéséről 2013-ban.

2013 júniusában elkészült az Európai Parlament Külügyi Bizottságának jelentése a közös biztonság- és védelempolitika tengerészeti vonatkozásairól. A jelentésben az EP felkérte a főképviselőt, a Bizottságot és a Tanácsot, hogy dolgozzák ki a tengerbiztonsági stratégiát, amellyel orvosolják a 2007-ben elindított integrált tengerpolitikának a biztonságpolitika területén meglévő hiányosságait. Egyúttal felkérte a tagállamokat, hogy közvetlenül vegyenek részt annak kidolgozásában. A jelentés részletesen összefoglalja a potenciális kockázatokat:

- a növekvő tengeri forgalom következtében a legális és illegális tengeri tevékenységek elkülönítésének nehézsége;
- az új tengeri hatalmak megjelenése miatt az államok közötti tengeri területekért folyó potenciális versengés (joghatósággal kapcsolatos viták, területi követelések, a

25 Towards an EU integrated approach to global maritime security. European Commission - IP/14/224 06/03/2014

26 Jelentés a közös biztonság- és védelempolitika tengerészeti vonatkozásairól. Európai Parlament. A7-0220/2013. 12.6.2013; Tények és adatok. Európai Bizottság, Tengerügy.

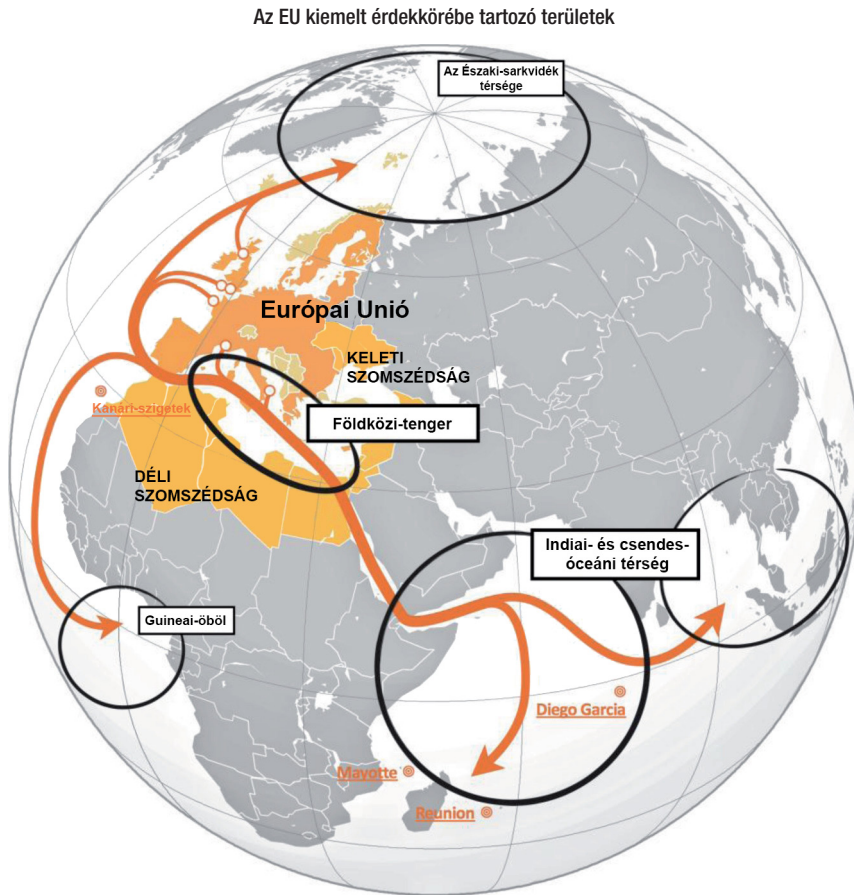
27 Az integrált tengerpolitikával kapcsolatos, nem hivatalos miniszteri konferencia: a limassoli nyilatkozat (Limassol, 2012. október 8.) Brüsszel, 2012. 10. 11.

mélytengeri övezetekben az erőforrások feltárására és kiaknázására vonatkozó engedélyek) növekedése, a feltörekvő államok részéről a nemzetközi tengerjogi elvek kétségbevonása;

- az uniós tagállamok vizein vagy a szomszédos tengereken a fontos természeti erőforrások és ásványkincsek fokozott illegális kiaknázása, a tengeri, természeti és ásványi erőforrások utáni kontrollálatlan verseny, a tengeri övezetek nemkívánatos militarizálása;
- a kereskedelmi útvonalak elzárása az ehhez szükséges technológiai és katonai képességekkel rendelkező államok által;
- a tengeri övezetekben és a part menti területeken az állam kudarcából, instabil helyzetéből vagy az állami ellenőrzés hiányából fakadóan a jog érvényesítésének nehézségei;
- az uniós polgári és katonai hajókat, kikötői létesítményeket és energiatermelő létesítményeket fenyegető terrorcselekmények számának növekedése;
- a terrorista hálózatok és a nem állami szereplők kifinomult tengeri képességei (a tengeralattjáró-képességek, a radar- és felderítési technológiák, valamint hozzáférés a nemzetközi hajózási ágazattal kapcsolatos logisztikai adatokhoz stb.);
- a különböző tengeri területekhez – például a Dél-Kaukázushoz, a Földközi-tenger délkeleti térségéhez vagy a Japán-tengerhez – közeli, befagyasztott konfliktusok fenntartása világszerte az instabilitás egyik fő forrása;
- az Afrika keleti és nyugati partjait jellemző kalóztevékenységek;
- a szűk tengeri átjárókon (a Szezei-csatorna, a Hormuzi-szoros vagy a Malaka-szoros) a kalózkodás, a nemzetközi terrorizmus és a szervezett bűnözés;
- az illegális migráció, különösen a déli szomszédságban bekövetkezett politikai és gazdasági folyamatok, valamint az Észak-Afrikában, a Száhel-övezetben, Északkelet-Afrikában és a Szubszaharai Afrikában várhatóan folytatódó instabilitás miatt;
- a fokozódó tengeri forgalom következtében a katasztrófák számának növekedése.²⁸

A fentiek mellett az EP plenáris ülésén elfogadott jelentés a kihívásokat és fenyegetéseket elemezve felsorolja az Európai Unió számára kulcsfontosságú tengeri övezeteket: a Földközi-tenger térsége, a Balti-tenger, a Fekete-tenger, az Atlanti-óceán és Nyugat-Afrika, az Ádeni-öböl és az Indiai-óceán nyugati térsége, az Északi-sarkvidék, illetve a Csendes-óceán.

²⁸ Jelentés a közös biztonság- és védelempolitika tengerészeti vonatkozásairól. Európai Parlament. A7-0220/2013. 2013. 06. 12.



Forrás: The EU's areas of privileged interest, 2013–2025. In Missiroli, Antonio (ed.): Enabling the future European military capabilities 2013–2025: challenges and avenues. *EUISS Report*, No. 16. 17. o.

A Földközi-tenger térségében lejátszódó folyamatok – mint például az elhúzódo politikai zavargások, a társadalmi és gazdasági nehézségek, valamint az ezekkel összefüggő illegális tevékenységek – mind-mind potenciálisan veszélyeztetik az EU stabilitását és közvetlen érdekeinek érvényesülését. Az EP dokumentuma kiemeli a térségre jellemző és mind a mai napig megoldatlan tengeri határvitákat. Felhívja a figyelmet arra, hogy a Földközi-tenger keleti térségében nemrégiben felfedezett földgázlelőhelyek új geopolitikai helyzetet teremtettek, növelve a térségben érintett államok közötti viták kialakulásának veszélyét. A parlamenti jelentésben aggodalmukat fejezték ki azzal kapcsolatban, hogy Törökország, Oroszország, az USA és Izrael fokozta haditengerészeti jelenlétét a térségben. Külön kitértek az égei-tengeri elhúzódo határvitákra és a Görögország és Ciprus partjainál tervezett kőolaj-kitermeléssel összefüggő feszültség növekedésére is.

A Balti-tenger – mely a part menti tagállamok számára létfontosságú tengeri folyosó mind az energiaszállítás, mind pedig a kereskedelem szempontjából – Oroszország tengeri területeinek kivételével szinte az EU beltengerének tekinthető. A térség biztonsága

elsősorban az Oroszország, az EU és annak tagállamai közötti érdekegyeztetéstől függ. Valós veszélyt elsősorban az ember által okozott károk (például az olajszállító tartályhajók balesete) vagy az illegális fegyverkereskedelem jelenthet.

Az EP jelentése a Fekete-tengert geostratégiai szempontból az egyik legjelentősebb, az unióval határos térségnek tekinti. Kiemelt szerepét az EU energiabiztonságával és energiadiverzifikációjával kapcsolatos kérdések adják. A térség ugyanakkor közel fekszik a kaukázusi instabil, konfliktusos területekhez is. A jelentés hangsúlyozza továbbá a megerősített párbeszéd szükségességét a stratégiai partnerekkel a konfliktusok elhúzódásának megakadályozása érdekében. A Fekete-tenger térségével kapcsolatban a szervezett bűnözéssel és a környezetszennyezéssel kapcsolatos kihívásokat, veszélyeket emeli ki.

Az Atlanti-óceán és Nyugat-Afrika térsége létfontosságú kereskedelmi útvonalként számos kihívást és veszélyt jelent az EU és tagállamai számára. Ezek közül a jelentés kiemelte a Karib-tenger térségében a Dél-Amerikából származó kábítószer kereskedelmét, illetve a Nyugat-Afrika partjairól és különösen a Guineai-öbölből induló kábítószer-, fegyver- és emberkereskedelmet. A térséggel kapcsolatos egyik legjelentősebb veszélyforrást az itt működő regionális terrorista hálózatok (például Nigériában a Boko Haram) működése és ezek kapcsolata más hasonló szervezetekkel (például a Maghreb-térségben működő al-Káida), illetve a Guineai-öböl országaira jellemző folyamatos instabilitás jelentik.

Az Ádeni-öböllel és a Csendes-óceán nyugati térségével kapcsolatban a jelentés hangsúlyozza, hogy az Ádeni-öböl napjainkban a világ egyik legveszélyesebb tengeri övezete (kalózkodás, szervezett bűnözés), és felhívja a figyelmet a problémakör átfogó és holisztikus megközelítésű kezelésének fontosságára, illetve az EU KKBP keretein belül indított műveletek eddigi eredményeire.

Az északi-sarkvidéki átjárók megnyílása – és így új létfontosságú kereskedelmi útvonalak létrejötte – köztudottan a klímaváltozás közvetlen következményének tekinthető. A mindezzel összefüggő geostratégiai változások következtében kialakuló konfliktusok kezeléséhez a stratégiai partnerekkel való politikai párbeszéd szükségességét hangsúlyozza a környezet megóvása, illetve a sarkvidéki régió erőforrásainak fenntartható és a helyi lakosságot tiszteletben tartó hasznosítása érdekében. A 2013-as EP-jelentés egyik fő prioritásként a tengerek szabadságának biztosítását, a térségben érdekelt államok közötti területi viták békés rendezését és a militarizálódás elkerülését tekinti.

A Csendes-óceán, különösen a Dél-kínai-tenger globális jelentőségével kapcsolatban a jelentés a világkereskedelem egyharmadát lebonyolító térségben növekvő feszültségekre, területi vitákra hívja fel a figyelmet. A dokumentum a Panama-csatorna bővítésének következtében lejátszódó geostratégiai változásokra is rávilágít.²⁹

Az EP jelentése az EU számára fontos tengeri régiókban tapasztalható kihívásokra és fenyegetésekre adandó válaszok között felsorolja:

- a képesség-összevonási és -megosztási kezdeményezés megvalósítását (például a LeaderSHIP 2020 kezdeményezés kihasználása a hajóépítési és -javítási ágazat terén);
- az átfogó megközelítés alkalmazását, amely egyrészt a polgári-katonai szerepvállalás széles skáláját, másrészt a kettős felhasználású eszközöket és képességeket, köztük

²⁹ Uo.

az európai haditengerészeti képességeket, valamint a hajók biztonságának és ellenálló képességének biztosítását célzó polgári és védelmi hajóépítési kapacitásokat is mobilizálja;

- a tagállamok együttműködését a megfelelő uniós szervekkel és ügynökségekkel, különösen a Bizottsággal, az EVÜ-vel és az Európai Űrügynökséggel (ESA) a kettős felhasználású képesség fejlesztéséhez szükséges uniós finanszírozás megtalálásában;
- az unió által finanszírozott és a területén kialakított technológiai bázist, beleértve a hadihajó-építési és a berendezés-gyártási képességek megerősítését;
- együttműködési területet a Marsur és a tengerfelügyeleti projektek kialakítására irányuló más uniós projektek, például a Copernicus (a Föld-megfigyelési program, azaz a globális környezetvédelmi és biztonsági megfigyelés), továbbá a tengeri és biztonsági szolgáltatások nyújtását célzó projektek vagy az EMSA tengerfelügyelettel kapcsolatos munkája között;
- a Frontex és az Európai Parti Őrség Hálózata által korábban szerzett tapasztalatokra építve egy európai parti őrségi funkció létrehozását;
- közös információmegosztási környezet (CISE) fejlesztését az uniós tagállamok vizein vagy az EU szomszédságában a tengeri kihívások nyomom követésére, ellenőrzésére és a válaszdadásra való felkészültség érdekében;
- az EU és a NATO közötti nagyobb fokú stratégiai koordinációt a tengerbiztonsági kérdésekben;
- a tengerbiztonságért felelős uniós szervek és ügynökségek közötti párhuzamosságok, átfedések és a pazarlás, valamint a hatáskörökért vívott harc felszámolását, végül a koordináció és a feladatok összehangolására irányuló erőfeszítést.³⁰

Az EB 2013 augusztusában közleményt fogadott el, amelyben ismét megerősítette, hogy a főképviselelve együtt megkezdték az EU tengerbiztonsági stratégiájának kidolgozását. Az EB közleményében hangsúlyozta, hogy az új, ágazatokon átnyúló stratégia előmozdítja majd az úgynevezett *Kék növekedés – A fenntartható tengergazdálkodási és tengergazdasági növekedés lehetőségei* című közleményben szereplő „kék növekedést”, az Európa 2020 stratégia tengeri pillérének megvalósulását.³¹

A 2013 decemberében megtartott Európai Tanács-ülés döntött az európai tengerbiztonsági stratégia 2014 júniusáig történő elfogadásáról, majd a 2014 első felében az Európai Unió Tanácsának elnökségét betöltő Görögország a tengerpolitikát egyfajta horizontális prioritásként kezelve célul tűzte ki a stratégia elfogadását.³²

Az Európai Tanács 2013. decemberi kérésére és a tagállamok véleményét figyelembe véve 2014. március 6-án elkészült az Európai Bizottságnak és a külügyi és biztonságpolitikai főképviselelőnek az Európai Parlament és a Tanács részére megfogalmazott közös közleménye „A nyitott és biztonságos globális tengeri terület megteremtése: az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiájának elemei”³³ címmel. A közlemény tartalmazza a ten-

30 Uo.

31 Damanaki, Maria: *Maritime Security Strategy: a cross-sector approach to ensure safe seas*. 2013. 08. 01.

32 Koumoutsakos, Georgios: *Maritime themes to 'underpin' Greek presidency*. 2014. 01. 09.

33 Joint Communication to the European Parliament and the Council. For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy. Brussels, 6.3.2014, JOIN(2014) 9 final, 2. o.

gerbiztonsági érdekeket és fenyegetéseket, illetve javaslatokat tesz azokra a területekre, amelyeken a különböző szereplők közötti együttműködés további támogatása szükséges. A készülő tengerbiztonsági stratégia alapját képező dokumentum magában foglalta az összes tengerbiztonsági kérdéssel kapcsolatos feladatot és funkciót (haditengerészet, parti őrség, a kikötői hatóságok, a vámhatóságok stb.).³⁴

Az új stratégia egyik fontos feladata, hogy meghatározza az EU főbb tengerbiztonsági érdekeit, például

- a nemzetközi biztonság és fenntartható fejlődés érdekében a konfliktus-megelőzés;
- a kritikus infrastruktúra (például kikötők, tenger alatti kábelek, tenger alatti vezetékek stb.) védelme;
- az EU tengeri külső határainak hatékony ellenőrzése;
- a globális kereskedelmet támogató láncolat és a hajózás szabadságának védelme;
- a jogellenes, szabályozatlan és be nem jelentett halászat megelőzése.

A tervezetben megfogalmazott érdekek tehát mindazokat a sokrétű kockázatokat és fenyegetéseket kifejezik, amelyekkel az EU és polgárai is szembesülnek: a tengeri területi viták, a tömegpusztító fegyverek elterjedése, a tengeri kalózkodás, a hajók és a kikötők vagy egyéb kritikus infrastruktúrák elleni terrorizmus, a tengerekkel összefüggő szervezett bűnözés, a természeti katasztrófák és a rendkívüli események.³⁵

A közlemény szerint a készülő stratégiának nem célja, hogy új struktúrákat, programokat vagy jogszabályokat hozzon létre, de arra törekszik, hogy a meglévő eredményekre építsen és erősítse azokat, biztosítva az összhangot a jelenleg létező uniós politikákkal.³⁶ Más európai uniós stratégiákhoz (makrorégiós stratégiák) hasonlóan tehát ez is a „három nem” elvére épül. Ebben az esetben azonban nem az új pénzügyi és intézményi eszközre vagy az új szabályozásra (*legislation, funding, institutions*) mondanak nemet, hanem az új pénzügyi eszközök és új intézmények létrehozása helyett az új struktúrák és új programok létrehozását tartják szükségletlennek (*3nos: structures, programmes or legislation*).

Az EB és a főképviselő 2014-es közleménye szerint a stratégiának öt olyan területre szükséges összpontosítania, ahol a már meglévő eszközökre épülő, uniós szintű koordinált megközelítés hozzáadott értéket képes képezni:

- külső fellépések;
- tengeri tudatosság, a felügyelet és az információmegosztás;
- képességfejlesztés és kapacitásbővítés;
- kockázatkezelés, a kritikus tengeri infrastruktúra és a válsághelyzetekre adott válaszok;
- a tengeri biztonsággal kapcsolatos kutatás és az innováció, az oktatás és a képzés.³⁷

Az EU-tagállamok vezérkari főnökeinek részvételével 2014. május 20-án Brüsszelben ülésezett az Európai Unió Katonai Bizottsága, ahol a katonai szakma által felügyelt, kidolgozásra váró elemek közül az EU tengeri biztonsági stratégiáját is megvitatták.³⁸

³⁴ Towards an EU integrated approach to global maritime security. European Commission – IP/14/224 06/03/2014.

³⁵ Uo.

³⁶ Joint Communication to the European Parliament and the Council. For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy. Brussels, 6.3.2014, JOIN(2014) 9 final, 2. o.

³⁷ Towards an EU integrated approach to global maritime security. European Commission – IP/14/224 06/03/2014.

³⁸ A jelenleg is tartó műveletekről tájékoztódtak az EU vezérkarfőnökei. *honvedelem.hu*, 2014. 05. 21.

Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája

Hosszas előkészületet követően és a görög uniós elnökség kezdeményezésére 2014. június 24-én az EU Tanácsa elfogadta az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiáját, ami átfogó keretet nyújtva és a biztonság belső és külső vonatkozásaira egyaránt kiterjedve kimondja: „Az EU-nak és tagállamainak a globális tengerhajózási ágazatra vonatkozóan stratégiai érdekei fűződnek a tengert és a tengeri határok igazgatását érintő biztonsági kihívások feltárásához és kezeléséhez.” Az új stratégia az európai biztonsági stratégiával összhangban „biztosítja a koherenciát az uniós szakpolitikákkal, és különösen az integrált tengerpolitikával (ITP) és a belső biztonsági stratégiával”.³⁹ A dokumentum hangsúlyozza a valamennyi érdekelt fél közötti együttes erőfeszítés szükségességét az ágazatspecifikus, az uniós és a nemzeti politikák közötti összhang megteremtése, a jobb eredmények és a költséghatékonyabb végrehajtás érdekében. A stratégia célja, hogy az EU alapértékeire alapozva biztosítsa az uniós és a tagállamok tengerhajózási biztonsággal kapcsolatos érdekeinek védelmét a számos tengeri kockázattal és veszéllyel szemben. Az EU ezt a célt „ágazatokon átívelő, átfogó, koherens és költséghatékony módon, a hatályos szerződésekkel, a nemzeti és az uniós jogszabályokkal és a nemzetközi joggal összhangban” kívánja elérni. Az új stratégia definíciója szerint a tengerbiztonság (*maritime security*) a nemzeti és nemzetközi jog érvényesülését és a hajózási szabadságát, valamint a polgárok, az infrastruktúra, a közlekedés, a környezet és a tengeri erőforrások védelmét jelenti. Célja továbbá a tengerhajózási ágazatban rejlő növekedési potenciál kiaknázása, illetve a „tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtás előmozdítása, valamint a közös kockázatkezelés, konfliktusmegelőzés, válságreakálás és válságkezelés, valamint a biztonságot érintő közös készenléti tervezés lehetővé tétele”.⁴⁰

A stratégia globális keretet nyújtva különös figyelmet szentel a Balti-, a Fekete-, a Földközi- és az Északi-tengernek, valamint az északi-sarkvidéki vizeknek, az Atlanti-óceánnak és a legkülső régióknak. A stratégia kidolgozása négy vezérelv alapján történt:

1. A több ágazatra kiterjedő megközelítés magában foglalja a bűnüldözést, a határelőőrzést, a vám- és a halászati ellenőrzést, a környezetvédelmi és a tengerészeti hatóságokat, a kutatást és innovációt, a haditengerészetet és egyéb tengeri erőket, a parti őrségeket és a hírszerző ügynökségeket.
2. A funkcionális integritás elvének megfelelően az új stratégia nem sérti a tagállamoknak a tengerhajózási övezetekkel kapcsolatos, a vonatkozó nemzetközi joggal összhangban lévő hatásköreit, szuverén jogait és joghatóságát.
3. A harmadik vezérelv a szabályok és alapelvek (például a nemzetközi jog, az emberi jogok és a demokrácia) tiszteletben tartására vonatkozik.
4. A tengeri multilateralizmus a többi nemzetközi szervezettel, például a NATO-val, az ENSZ-szel való együttműködést foglalja magában.

39 Az Európai Unió tengerhajózási biztonsági stratégiája. Az Európai Unió Brüsszel, 2014. június 24. (OR. en) 11205/14. 2. o. A stratégia címének magyar fordításával kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy az eredeti angol szövegben szereplő *maritime strategy* fordítása végül tengerbiztonsági helyett tengerhajózási biztonság lett, ami nem fedi le a fogalom átfogó jellegét. Ebből következően jelen tanulmány szerzője továbbra is a tengerbiztonság fordítást használja.

40 Az Európai Unió tengerhajózási biztonsági stratégiája, i. m. 3. o.

A stratégia céljai, az EU biztonsági érdekei, kockázatok és veszélyek, illetve a megerősítendő területek

| Célok | Az EU és tagállamai stratégiai tengerhajózási biztonsági érdekei | Kockázatok és veszélyek | A stratégia alapján az uniós fellépést a következő öt fő területen indokolt megerősíteni |
|--|--|--|---|
| a) az uniós tengerhajózási biztonság belső és külső aspektusainak egyesítése, a széles körű megközelítés ösztönzése | a) az EU, az uniós tagállamok, valamint az állampolgárok biztonsága | a) fenyegetés vagy erőszak alkalmazása a tagállamoknak a tengeri övezeteikkel kapcsolatos jogai, illetve a tengeri övezeteik feletti joghatóságuk tekintetében | 1. külső tevékenység, ötvözve a legkülönbözőbb szakpolitikákat és eszközöket (például a közös biztonság- és védelempolitika terén) |
| b) a szabályokon alapuló jó irányítás előmozdítása a tengeren, a tagállamok felségterületén, az azok szuverén jogai vagy joghatósága alá tartozó vizeken, illetve a nyílt tengeren | b) a béke megőrzése | b) az európai állampolgárok biztonságát és a tengerekkel kapcsolatos gazdasági érdekeket érintő, külső agresszió nyomán fellépő, többek között a tengerhajózással kapcsolatos vitákkal, a tagállamok szuverén jogait érintő fenyegetésekkel vagy fegyveres konfliktusokkal kapcsolatos veszélyforrások | 2. tengeri helyzetfelmérés, felügyelet és információmegosztás |
| c) jobb és tartósabb koordináció a különböző szereplők projektjei és tevékenységei között, és az uniós releváns makroregionális stratégiáinak kihasználása | c) a tengerhajózási biztonságával kapcsolatos kockázatokkal és veszélyekkel szembeni védelem | c) határokon átnyúló és szervezett bűnözés, például a kalózkodás, az emberkereskedelem, a fegyver- és kábítószer-kereskedelem stb. | 3. a képességek fejlesztése (a szükséges, fenntartható, átjárható és költséghatékony képességek kifejlesztése a köz- és a magánszféra szereplőinek bevonásával) |

| | | | |
|---|--|---|--|
| d) a nemzetközi szintű egyenlő versenyfeltételek és a tagállamok versenyképességének előmozdítása | d) a hajózás szabadságának megőrzése | d) terrorcselekmények | 4. kockázatkezelés, a kritikus tengeri infrastruktúrák védelme, válságreakálás |
| e) a tengerek növekedési és munkahely-teremtési potenciáljának fokozása, összhangban az „Európa 2020” stratégiával | e) a gazdasági érdekek védelme | e) a tömegpusztító fegyverek elterjedése | 5. tengerhajózási biztonsági kutatás és innováció, oktatás és képzés |
| f) a tengerek biztonságához és az unió külső tengeri határainak biztosításához való hozzájárulás | f) a tengerhajózással kapcsolatos közös és hitelesített helyzetismeret előmozdítása és továbbfejlesztése | f) a hajózás szabadságát érintő veszélyek | |
| g) a regionális biztonság előmozdítása az EU külső határain valamilyen tengeri medence területén | g) az unió külső tengeri határainak és az EU érdekkörébe tartozó tengeri területeknek a hatékony igazgatása a határokon átnyúló illegális tevékenységek megelőzése és megakadályozása céljából | g) a természeti vagy ember okozta katasztrófák | |
| h) a koordináció és a további szinergiák megteremtésének előmozdítása a tagállamokkal és a tagállamok között, valamint a regionális és nemzetközi partnerekkel és szervezetekkel folytatott együttműködés terén | h) a környezet védelme | h) illegális és szabályozatlan régészeti kutatások, és a régészeti leletek fosztogatása | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| i) a tagállamok közötti szolidaritás erősítése és a kölcsönös segítségnyújtás előmozdítása | | | |
| j) átfogó megközelítés alkalmazásával és a veszélyek előrejelzése céljából a közös helyzetismeret megerősítésének, valamint az információk, a működési koncepciók, a tevékenységi módok és a tapasztalatok fokozottabb cseréjének előmozdítása, figyelembe véve nemcsak a szükséges ismeret, hanem a szükséges megosztás elvét is | | | |
| k) az EU mint globális szereplő és biztonsági tényező szerepének erősítése az érdekkörébe tartozó területeken a válságmegelőzésben, a válságreakálásban és a válságkezelésben vállalt feladatokra építve, a tengeren és a tengerekről kiindulva, valamint átfogó és hosszú távra szóló uniós tevékenységek révén a stabilitás és a béke megteremtéséhez való hozzájárulás | | | |

A stratégiát 2014 végéig ki kell egészíteni egy cselekvési tervvel, amely ágazatokon átívelő, átfogó és összehangolt intézkedéseket határoz meg, és a tengerbiztonság kérdését beépíti az uniós szakpolitikákba.

Következtetések

Annak ellenére, hogy a tengerekkel és óceánokkal kapcsolatos kérdések mindig is az EU és tagállamai figyelmének középpontjában álltak, csak az utóbbi években indult el az átfogó és a különböző területeken átívelő uniós tengeri biztonsági stratégia kidolgozásának és elfogadásának folyamata. Már-már közhelyszámba megy, hogy az Európai Uniót körülvevő tengerek és óceánok szerepe mind gazdasági, mind pedig biztonságpolitikai szempontból rendkívül nagy, mindeddig azonban valóban globális célokat megfogalmazó, koherens és az átfogó megközelítésre épülő tengerbiztonsági stratégia kidolgozására nem került sor. Mindeközben az EU meghatározó globális szereplői ambíciói és valós képességei közötti feszültség egyre inkább felhívta a figyelmet a stratégiai gondolkodás hiányára is. Az EU tengerbiztonsági stratégiájának elsődleges célja, hogy

- azonosítsa az EU főbb tengerstratégiai érdekeit;
- azonosítsa és megfogalmazza az EU tengerstratégiai érdekeit érintő tengeri fenyegetéseket, kihívásokat és kockázatokat;
- megszervezze az ezekre adandó válaszokat, vagyis a közös stratégiai keret gerincét képező közös politikai célokat, közös elveket és a közös támogatás területeit annak érdekében, hogy az ágazatspecifikus tengeri politikák és stratégiák változatos és széles skálája közötti koherencia megteremtődjön az EU tengeri ambíciói és a valóságos képességei közötti távolság csökkentése érdekében.

Az EU-t és tagállamait körülölelő tengereken folyamatosan változó biztonsági környezet és az innen érkező kihívások számának és minőségének változása, illetve az a tény, hogy az EU elsősorban a mediterrán térségben válhat meghatározó szereplővé, egyre inkább a tengerek felé fordította a figyelmet. A sokak által tárgyalt problémák ellenére elsősorban ezek azok a területek (mindenekelőtt a mediterrán térség), ahol az EU képességei és ambíciói eredményekben mutatkozhatnak meg. Hatékony stratégia megvalósítása érdekében az Európához közelebbi és távolabbi tengeri térségekben is rendkívül fontos a más állami (elsősorban az USA) és nem állami (NATO) szereplőkkel való kapcsolatok és a munkamegosztás tisztázása. Az alapvetően puha (civil) és főleg a NATO-val való együttműködésből fakadó kemény hatalmi eszközök átfogó megközelítésre építő összekapcsolása lehetővé teszi, hogy az EU egyfajta okos vagy intelligens hatalomként (*smart power*⁴¹) a jövőben is megtarthassa a tengereken még meglévő, de folyamatosan erodálódó hatalmi pozícióját.

41 Nye, Joseph S.: Get Smart. Combining Hard and Soft Power. *Foreign Affairs*, July/August 2009.